Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1898 | **Roma — Martedì 16 Agosto** | **Numero 189**

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi.

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. ***10*** *— nel Regno cent.* ***15*** *— arretrato in Roma cent.* ***20*** *— nel Regno cent.* ***30*** *— all'Estero cent.* ***35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

PARTE NON UFFICIALE

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il Numero **357** *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene la seguente legge:*

UMBERTO I
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato, stipulato in Berna fra l'Italia e la Confederazione svizzera il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

Art. 2.

È approvata la convenzione stipulata, il 22 febbraio 1896, fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e del Tesoro ed i signori Ernesto Ruchonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società ferroviaria Jura-Simplon, con l'allegato capitolato d'oneri, per la concessione alla Società medesima d'una ferrovia, attraverso il Sempione, dal confine italo-svizzero ad Isella.

Art. 3.

Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici, per l'esercizio 1896-97, sarà iscritta una somma di lire 50,000 in apposito capitolo sotto la denominazione: « Studî per un progetto definitivo di costruzione del tronco di ferrovia da Domodossola ad Isella ed eventualmente per il suo esercizio a trazione elettrica, utilizzando le forze idrauliche di proprietà dello Stato ».

Art. 4.

Il Governo del Re è fin d'ora autorizzato, dopo compiuti gli studî di cui all'articolo precedente, udito il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato, a provvedere alla costruzione della linea Isella-Domodossola, o col sistema della costruzione diretta per conto dello Stato a mezzo di pubblici incanti, o con quello della concessione ed eventuale sovvenzione chilometrica a Società privata, per attuare gli impegni derivanti dal paragrafo 4 del trattato e dal paragrafo 1° della convenzione.

Art. 5.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere la co-

struzione e l'esercizio di una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero.

Alla costruzione di questa linea è fin d'ora assegnato un sussidio chilometrico di L. 5000 per settantacinque anni.

In tal caso provvederà perchè la nuova linea sia messa in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione, e che per essa sia avviato tutto il traffico fra la Svizzera e Torino e l'alto Piemonte.

Provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari quando, all'apertura del Sempione, ma però non prima del 1° luglio 1905, la linea Santhià-Borgomanero e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Valprato, addì 3 agosto 1898.

UMBERTO.

CANEVARO.
LACAVA.
VACCHELLI.
CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli:* C. FINOCCHIARO-APRILE.

Traité entre l'Italie et la Suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE
ET
LE CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

désireux l'un et l'autre d'étendre les relations commerciales entre l'Italie et la Suisse, se sont engagés, dans le traité de commerce du 19 avril 1892, à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays.

Reconnaissant que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, Sa Majesté le Roi d'Italie et le Conseil fédéral suisse ont nommé pour leurs plénipotentiaires chargés de définir les conditions générales suivant lesquelles cette ligne sera exécutée et exploitée, savoir:

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:

Monsieur Auguste des barons Peiroleri, sénateur du Royaume Son Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse;

Monsieur le commandeur Antoine Ferrucci, député au Parlement et président de section du Conseil supérieur des travaux publics;

LE CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE:

Monsieur Joseph Zemp, président de la Confédération, chef du Département fédéral des chemins de fer;

Monsieur Andrien Lachenal, vice-président du Conseil fédéral, chef du Département fédéral des affaires étrangères;

Monsieur Emile Frey, Conseiller féderal, chef du Département militaire fédéral;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article premier.

Les hautes parties contractantes s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola.

Art. 2.

La jonction à établir comprend trois tronçons:

1° la ligne d'accès du côté nord, dès la station actuelle de Brigue jusqu'à la tête nord du grand tunnel;

2° le grand tunnel du Simplon, y compris la partie de ligne entre la tête sud et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle;

3° la ligne d'accès du côté sud, dès l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle jusqu'à la station actuelle de Domodossola.

Le point de jonction proprement dit est situé dans l'intérieur du grand souterrain, à environ 9,100 mètres de sa tête nord et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

Art. 3.

Le Conseil fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession qu'il accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que celle du grand souterrain lui-même, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

Art. 4.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès du côté sud, dès la station de Domodossola jusques et y compris celle d'Iselle, et à accorder à la Compagnie Jura-Simplon la concession nécessaire pour construire et exploiter la partie du grand souterrain située sur le territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d entrée de la station d'Iselle.

Art. 5.

Le grand tunnel sera construit conformément aux plans généraux annexés au présent traité ed aux actes de concession.

Art. 6.

Les lignes d'accès au grand souterrain devront être établies selon les conditions d'une grande ligne internationale. Elles seront projetées pour deux voies, dont une seule sera d'abord construite. Cependant, partout où l'élargissement ultérieur de la plateforme exigerait, en cours d'exploitation, une augmentation importante de la dépense, les travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Le rayon minimal des courbes est fixé à 300 mètres, la déclivité maximale du côté nord à 10 °/₀₀ et la déclivité maximale du côté sud à 25 °/₀₀.

Art. 7.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets de construction des tronçons du chemin de fer situés sur son territoire, et en surveillera l'exécution.

Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Conseil fédéral suisse.

Le Gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux.

Art. 8.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que les prescriptions

relatives à l'unité technique internationale en matière de chemin de fer, soient ponctuellement observées dans l'établissement des tronçons de ligne soumis à leur contrôle respectif.

Art. 9.

Le Conseil fédéral suisse fera exécuter les prescriptions du présent traité relatives à la construction de la grande galerie, et il prononcera sur toutes les questions qui ont trait à cette construction, toutefois sur le préavis des délégués techniques italiens, si ces questions concernent les travaux sur territoire italien.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement des rapports périodiques sur la marche et l'état d'avancement des travaux soumis à leur contrôle respectif.

Art. 10.

Les travaux seront dirigés et poursuivis, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne entière de Brigue à Domodossola puisse être ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans à partir de la date d'échange des ratifications du présent traité. Ce délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux du grand tunnel.

Les pénalités prévues dans les concessions suisse et italienne pour non observation du délai de construction du grand tunnel, ne pourront être prononcées, en tant qu'elles entraîneraient la déchéance de la concession, qu'ensuite d'entente entre les deux Gouvernements contractants.

Art. 11.

L'autorisation de commencer les travaux ne sera accordée à la Compagnie Jura-Simplon que lorsque celle-ci aura justifié, auprès des deux Gouvernements, de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

Art. 12.

Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes, à l'occident du Gothard.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille lires, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès, indiquées dans l'article 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (Cantons, Communes et Corporations) et de quatre millions de lires de la part de l'Italie (Provinces, Communes et Corporations intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines section de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise dans la subvention ci-dessus de 10 1|2 millions à fournir par la Suisse.

Art. 13.

La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola ne dépassera pas 40,000 francs par kilomètre et par année.

Dans le cas où l'établissement de la seconde voie serait exigé par le Gouvernement italien, ce dernier sera tenu de parteciper à la dépense par une subvention de dix millions de lires payables aussitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Mais si la seconde voie est établie spontanément par la Compagnie ou exigée par la Confédération suisse, le Gouvernement italien sera tenu seulement de la prolonger entre Iselle et Domodossola.

Art. 14.

Les parties contractantes s'entendront pour faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin de fer du Simplon et pour assurer le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux de toute espèce dans le conditions les plus régulières et les plus rapides, et au meilleur marché possible.

Art. 15.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon, en sa qualité de concessionaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel qui constitue la partie la plus importante de la ligne. Une convention spéciale déterminera les conditions d'eploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola.

Art. 16.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que, dans l'élaboration des tarifs, il ne soit pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Ils veilleront aussi à ce qu'il soit établi des tarifs directes pour le transit à travers le Simplon. Ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les Gouvernements des deux pays.

Afin d'assurer l'unité des tarifs sur le tronçon du grand tunnel, les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées pour tout le parcours de Brigue à Iselle, sur les bases de la concession suisse. En vue de tenir compte des grandes dépenses d'établissement de ce tronçon, tous les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longuer de 22 kilomètres, soit de 11 kilomètres sur chacun des deux territoires.

Art. 17.

Le Conseil féderal suisse consent à ce qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du Gouvernement italien, fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon, dès l'échange des ratifications du présent traité.

Art. 18.

Les individus condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douane ne pourront pas être employés par la Compagnie Jura-Simplon entre les stations de jonction.

Il n'est d'ailleurs dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des Etats sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

Art. 19.

Les deux Gouvernements agiront d'un commun accord pour assurer la correspondance, soit à Brigue, soit à Domodossola, avec les départs et les arrivées des trains les plus directs des réseaux aboutissants. Ils se réservent de déterminer le nombre minimum des trains destinés au transport des voyageurs; ce nombre ne pourra, en aucun cas, être inférieur à quatre par jour dans chaque direction, et l'un de ces trains, au moins, sera un train express.

Art. 20.

Sur tout le parcours, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats ni quant au mode et aux prix de transport, ni quant aux temps et au mode de l'expédition. A cet effet, les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre, ou qui y transitent, ne seront traités, sous aucun rapport, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire ou qui circulent à l'intérieur.

Art. 21.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et la police des voyageurs, seront réglées aussi favorablement que le permet la législation de chacun des deux pays.

Art. 22.

Les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne es formalités douanières, toutes les facilités compatibles avec

les lois et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement les facilités qui sont ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux situés à la frontière, et cela aux conditions ci-après:

1° les wagons complets ainsi que les colis isolés seront, sans exception, mis sous fermeture douanière par le bureau de douane frontière;

2° la dite facilité ne pourra être accordée que pour les marchandises et bagages destinés à une localité où se trouve un bureau de douane muni des compétences nécessaires;

3° les envois de marchandises dont la visite douanière est jugée nécessarie ailleurs, dans certains cas, par des dispositions législatives ou réglementaires, sont exclus des facilités stipulées ci-dessus;

4° il sera en outre exigé d'une manière générale, qu'il soit satisfait aux prescriptions des lois et règlements en vigueur sur la matière.

Les deux Gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations de jonction des deux pays.

Art. 23.

La voie ferrée de Brigue à Domodossola sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, en ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.

Art. 24.

Les Compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer entre Brigue et Domodossola seront tenues de remplir, en ce qui concerne le service de postes dans les stations de jonction et entre ces stations, les obligations suivantes:

1° transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges;

2° accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures postales, et la faculté de prendre et de remettre les lettres et les colis;

3° mettre à la disposition des administration postale des deux pays, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;

4° établir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les deux stations frontières.

Art. 25.

Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques et des téléphones pour le service du chemin de fer, ainsi que les installations nécessaires sur leurs territoires pour créer et entretenir, le cas échéant, un service de traction électrique entre les stations de Brigue et d'Iselle.

Des télégraphes et des téléphones pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations italienne et suisse auront droit, entre les deux stations frontières, au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes télégraphiques et téléphoniques établies par chacune d'elles le long du chemin de fer.

Art. 26.

La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites gares internationales, en tant que ces points ne sont pas réglés dans le présent traité, sont expressément réservées à une entente ultérieure entre les Gouvernements des deux Etats.

Art. 27.

Le présent traité sera soumis à l'approbation du Parlement italien et de l'Assemblée fédérale, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à BERNE en double expédition, le vingt-cinq novembre mil-huit-cent-quatre-vingt-quinze.

(L. S.) A. PEIROLERI.
(L. S.) A. FERRUCCI.

(L. S.) ZEMP.
(L. S.) A. LACHENAL.
(L. S.) E. FREY.

CONVENZIONE

per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera ad Isella.

Fra Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, Sua Eccellenza il Ministro delle Finanze, commendatore Paolo Boselli, Sua Eccellenza il Ministro del Tesoro, commendatore Sidney Sonnino contraenti a nome dell'Amministrazione dello Stato, ed i signori Ernesto Ruchonnet, presidente, e Giulio Dumur, membro della Direzione del Giura-Sempione, contraenti a nome della Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione, è convenuto quanto segue:

Art. 1.

Il Governo italiano accorda alla Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino ad Isella.

La Compagnia concessionaria si obbliga a costruire e ad esercitare la strada ferrata suddetta, tanto a suo profitto, quanto a sue spese, rischi e pericoli, ed il Governo italiano, a sua volta, si obbliga a costruire la linea d'accesso alla grande galleria dalla stazione di Domodossola fino, e compresa, alla stazione di Isella, e ad aprire detto tronco all'esercizio alla stessa data in cui verrà aperta all'esercizio la grande galleria.

La concessione in parola è accordata, per la durata di anni 99, a cominciare dalla data di apertura della linea all'esercizio.

Le condizioni della presente concessione sono determinate:

a) dal trattato internazionale del 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione;

b) dalla presente Convenzione e dall'annesso Capitolato d'oneri di pari data, che ne forma parte integrante,

c) dalle disposizioni generali della legge italiana del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, e dalle relative disposizioni regolamentari, in quanto non siavi derogato negli atti sopra menzionati *sub a* e *b*.

Art. 2.

L'esercizio della linea fra Brigue e Domodossola sarà fatto dalla Compagnia Giura-Sempione.

Fra Isella e Domodossola tale esercizio si limiterà al servizio dei treni, pel quale la Compagnia Giura-Sempione riceverà dal Governo italiano una somma annua, che le rimborsi integralmente tutte le spese derivanti da tale servizio.

Le condizioni particolari per l'esercizio del tronco Isella-Domodossola, come le condizioni dell'impianto della stazione Comune di Domodossola e dell'uso della medesima da parte delle Amministrazioni interessate, saranno determinate da accordi speciali.

Art. 3.

Tenuto conto dei vari vantaggi derivanti all'Italia dal tracciato attualmente progettato, lo Stato accorda alla Compagnia, e rispettivamente alla sua Impresa generale, per quanto vi sarà luogo, le seguenti agevolazioni:

1° una sovvenzione annua di lire 3,000 a chilometro, calcolata sopra una lunghezza virtuale di 22 chilometri, cioè lire 66,000 all'anno (articolo 12 del trattato);

2° l'utilizzazione gratuita delle forze idrauliche, sia come forza motrice, che per l'illuminazione elettrica, come per qualunque altro uso, necessario alla costruzione ed all'esercizio del gran *tunnel* nel territorio italiano, sempre però conformandosi alle disposizioni della legge in vigore per la concessione delle acque pubbliche ed ai relativi regolamenti;

3° l'esenzione dai diritti d'entrata per gli istrumenti, macchine, utensili e, in generale, per tutto il materiale che sarà impiegato nei lavori di costruzione e nei relativi impianti come istrumento o mezzo di esecuzione, sotto la condizione che, ultimati i lavori, il materiale che non sarà adoperato per l'esercizio, venga riesportato, oppure che la Compagnia concessionaria ne paghi i diritti di entrata corrispondenti allo stato in cui esso si troverà.

Saranno del pari esenti dai diritti di entrata i materiali da costruzione, le rotaie e loro accessori per la costruzione del binario definitivo sul territorio italiano.

Le materie esplodenti e i loro accessori che saranno adoperati nei lavori di costruzione, saranno egualmente esenti sia dai diritti di entrata, che dall'imposta di fabbricazione. Cionondimeno, a parità di condizioni, la Compagnia dovrà preferire l'industria nazionale italiana. Per le materie esplodenti e loro accessori, la parità di condizioni avrà luogo quando i prezzi offerti dalla industria italiana non oltrepasseranno quelli offerti dall'industria straniera, aumentati del 5 per cento per la polvere da mina, e del 10 per cento per la dinamite.

Allorquando, in seguito a concorso fra le fabbriche italiane e svizzere, verrà dimostrato che i prezzi dei prodotti italiani oltrepassano i limiti sopra indicati, il Governo autorizzerà la introduzione delle materie esplodenti e loro accessori di origine straniera, con franchigia di qualsiasi diritto. In mancanza di tale autorizzazione, la importazione delle forniture in parola sarà sottoposta al pagamento dei diritti di dogana, a norma delle tariffe in vigore.

Per godere di siffatte esenzioni, la Compagnia si sottoporrà alle disposizioni che il Governo italiano giudicherà opportune, nell'intento di evitare frodi e di garantire gl'interessi dell'Amministrazione doganale.

4° Saranno sottoposti ad un diritto fisso di registrazione di una lira:

a) l'atto di concessione per la costruzione e l'esercizio della linea;

b) l'atto di costituzione della Compagnia concessionaria, come pure le modificazioni che il medesimo subisse in avvenire;

c) gli atti mediante i quali la Compagnia abbia aggiudicato o fosse per aggiudicare la costruzione della linea e sue dipendenze sul territorio italiano, sia a corpo, come a prezzi unitarii.

Gli atti concernenti la espropriazione di terreni ed altri beni stabili, motivata dalla costruzione della strada ferrata, saranno parimenti sottoposti ad un diritto fisso di lira una per ogni atto, e così pure tutti gli atti concernenti esclusivamente l'esercizio.

5° Per quanto concerne la imposta della ricchezza mobile da pagarsi dalla impresa generale della Compagnia sul reddito imponibile derivante dalla costruzione della prima galleria, tale imposta è calcolata sulla base del 7 per cento del capitale di 12 milioni ammessi, qui in seguito, come base di valutazione per l'imposta di circolazione, ed è fissata nella somma di lire 84,000. La medesima sarà riscossa in sei annualità di 14,000 lire ciascuna, a partire dalla fine del secondo anno dopo lo incominciamento dei lavori. Parimenti per la costruzione della seconda galleria, l'imposta è calcolata sulla base del 7 per cento del capitale di 3 milioni ammessi qui appresso, come base di valutazione per la tassa di circolazione. Essa sarà riscossa in cinque annualità eguali, a decorrere dalla fine del primo anno, dal principio dei lavori della seconda galleria.

6° Per quanto si riferisce alla imposta di ricchezza mobile, da pagarsi dalla Società sul reddito imponibile derivante dall'esercizio della linea concessa, il reddito netto corrispondente sarà stabilito sulla base del prodotto lordo risultante dal conto speciale d'esercizio della detta linea, e praticando, in aggiunta a tutte le deduzioni di già accordate, o che potranno esserlo ulteriormente dalla legge, una deduzione speciale del 25 per cento del detto prodotto lordo, a titolo di compenso pei rischi straordinari e le spese eccezionali d'impianto della linea.

L'ammontare degli interessi corrisposti al capitale impiegato per la costruzione della linea concessa, non sarà sottoposto alla imposta sulla ricchezza mobile, ogniqualvolta la Compagnia non abbia emesso od impegnato questo capitale, o non lo abbia garantito con ipoteca in Italia. Tale ammontare non sarà per conseguenza diffalcato dal prodotto lordo, per stabilire il reddito netto dell'esercizio della linea.

Infine la tassa di circolazione non sarà rispettivamente riscossa se non dopo l'apertura all'esercizio di ciascuna delle due gallerie, e sarà basata su d'un capitale di 12 milioni di lire per la prima e di 3 milioni per la seconda galleria.

L'articolo 15 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) è applicabile alla linea concessa.

Le concessioni ed agevolazioni di cui ai numeri 2, 3 e 4 del presente articolo si applicheranno, in quanto ne sarà il caso, tanto alla costruzione della prima galleria, che a quella eventuale della seconda.

Art. 4.

Per tutto quanto concerne l'espropriazione dei terreni necessari all'impianto della strada e sue dipendenze, o l'espropriazione di qualsiasi altro diritto immobiliare, il Governo italiano garantisce alla Compagnia l'applicazione delle prescrizioni legali vigenti per la costruzione di strade ferrate pubbliche in Italia. Questo diritto di espropriazione è esteso alle installazioni elettriche eventualmente necessarie per la costruzione e l'esercizio del gran tunnel, come pure ai lavori ed opere che ne derivano.

La Compagnia è tenuta a conformarsi alle disposizioni della legge 7 giugno 1894 e del vigente regolamento per la trasmissione delle energie elettriche a distanza.

Gli impiegati addetti all'esercizio della strada ferrata sono sottoposti, in materia di imposte, alla legislazione del luogo di loro domicilio.

Art. 5.

Il Governo avrà diritto di riscattare la concessione a cominciare dal 30° anno dall'apertura della linea all'esercizio, mediante preavviso di un anno almeno, e mediante il rimborso integrale delle spese di primo impianto dalla Compagnia sostenute per la costruzione della linea, deduzione fattane per altro del capitale delle sovvenzioni accordate al concessionario in Italia dallo Stato, dalle Provincie, dai Comuni e dalle Corporazioni.

Allo spirare della concessione, il Governo dovrà ugualmente rimborsare alla Compagnia le spese di primo impianto, deduzione fatta delle summentovate sovvenzioni, a meno che non preferisca rinnovare la concessione per un nuovo periodo di 99 anni, alle stesse condizioni.

Però, durante questo nuovo periodo, il concessionario cesserà dal godere il beneficio della sovvenzione annuale chilometrica di lire 3000 di cui all'articolo 3, e lo Stato potrà, quando lo creda, riscattare la concessione alle condizioni previste dal presente articolo.

Allo spirare di questo nuovo periodo di tempo, la strada ferrata e le sue dipendenze faranno ritorno, gratuitamente, allo Stato, ad eccezione del materiale rotabile e degli approvvigionamenti.

Art. 6.

Non appena la presente convenzione entrerà in vigore, quattro delegati saranno designati dal Consiglio federale, su proposta del Governo italiano, per far parte del Consiglio d'amministrazione della Compagnia Giura-Sempione.

Art. 7.

Per tutta la durata dei lavori di costruzione, la Compagnia avrà al cantiere d'Isella un rappresentante tecnico, al quale possano validamente essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle autorità italiane competenti, concernenti i lavori stessi.

Durante il periodo di esercizio, la Compagnia eleggerà domicilio legale a Domodossola, ove essa sarà rappresentata da un agente speciale al quale possano validamente essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle autorità italiane competenti.

Art. 8.

La Compagnia non potrà mai trasmettere ad altri la presente concessione, senza l'autorizzazione del Governo italiano.

Art. 9.

Le controversie di natura tecnica ed amministrativa che potessero insorgere in occasione della presente concessione ed annesso capitolato d'oneri, saranno risolute dal Ministro dei lavori pubblici. Le liti di carattere civile saranno deferite ad un tribunale arbitrale da costituirsi in ogni caso particolare. Ciascuna delle parti designerà due arbitri, e il quinto, al quale sarà conferita la presidenza, verrà scelto dai quattro primi, o, mancando l'accordo, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Art. 10.

La presente convenzione entrerà in vigore non appena avrà avuto luogo lo scambio delle ratifiche del trattato internazionale 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione.

Fatto in Roma, quest'oggi ventidue febbraio milleottocentonovantasei, in doppio originale.

Il Ministro dei lavori pubblici G. Saracco. *Il Ministro delle finanze* P. Boselli.

Il Ministro del tesoro Sidney Sonnino.

I rappresentanti della Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione:

Ruchonnet.
G. Dumur.
Vincenzo Longhi, *testimonio.*
Antonio Calabria, *idem.*

L'Ispettore Capo Sezione
delegato alla stipulazione dei contratti delle ferrovie
Giuseppe Nasi.

Per copia conforme: *L'Ispettore Capo Sezione:* G. Nasi.

CAPITOLATO D'ONERI

per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera ad Isella

Art. 1.

Oggetto della concessione.

La Compagnia si obbliga a costruire e ad esercitare, tanto a suo profitto, quanto a sue spese, rischi e pericoli, una strada ferrata a scartamento normale attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera fino allo scambio d'accesso alla stazione d'Isella, prima stazione italiana fra Brigue e Domodossola, la frontiera essendo situata a circa 9100 metri dalla testa nord del gran sotterraneo, e circa 10,630 metri dalla testa sud.

Questa strada ferrata sarà costruita in conformità dei piani generali elaborati dalla Compagnia Giura-Sempione ed allegati al presente Capitolato d'oneri.

Art. 2.

Termine pel principio e fine dei lavori.

I lavori dovranno essere incominciati nello spazio di dodici mesi dalla data dello scambio delle ratifiche del trattato internazionale stipulato il 25 novembre 1895 tra l'Italia e la Svizzera per il traforo del Sempione, e la linea dovrà essere aperta all'esercizio entro otto anni al massimo da quella data.

Art. 3.

Piani d'esecuzione.

I piani di esecuzione dei lavori da eseguirsi sul territorio italiano dovranno essere preventivamente approvati dal ministro dei lavori pubblici e non potranno essere modificati senza la sua autorizzazione. La Compagnia deve parimenti dare comunicazione al ministro dei lavori pubblici del programma e dei piani degli impianti per il traforo della grande galleria da eseguirsi nel territorio italiano.

Art. 4.

Tipo da adottare.

La strada ferrata sarà ad un solo binario a scartamento normale.

Peraltro, le opere d'arte esterne saranno costruite in guisa da permettere in seguito l'eventuale impianto di un secondo binario, se i bisogni dell'esercizio lo rendessero necessario.

Art. 5.

Chiudende.

L'accesso della via ferrata esternamente al gran tunnel, sarà garantito da una siepe viva, da muri a secco, o da qualunque altro sistema approvato dal ministro dei lavori pubblici.

Art. 6.

Conservazione dei monumenti e proprietà di oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.

I monumenti che fossero scoperti pei lavori della strada ferrata dovranno essere accuratamente protetti. Il concessionario dovrà dare avviso della loro scoperta al Governo per mezzo del prefetto della Provincia, il quale provvederà senza indugio alla loro rimozione a fine di non arrestare i lavori.

In quanto concerne la proprietà delle statue, medaglie ed altri oggetti o rovine antiche di qualsiasi genere, saranno osservate le leggi e regolamenti vigenti.

Art. 7.

Sorveglianza.

L'Amministrazione della strada ferrata deve fornire ai funzionari dello Stato, incaricati di sorvegliare la costruzione e l'esercizio della linea, i mezzi per adempiere il loro mandato, permettendo loro di ispezionare in ogni tempo tutte le parti della strada e del materiale, e trasportando gratuitamente persone e bagagli.

Art. 8.

Treni ed orari.

Il trasporto dei viaggiatori ha luogo almeno quattro volte al

giorno in ogni senso. I treni viaggiatori debbono avere una velocità media di almeno 35 chilometri all'ora. Uno dei treni giornalieri, in ogni senso, dovrà essere un treno diretto.

Gli orari saranno sottoposti all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, il quale li regolerà d'accordo col Governo federale svizzero.

Art. 9.
Servizio cumulativo.

La Compagnia dovrà uniformarsi ai regolamenti approvati dal Governo per il servizio cumulativo e interno con le altre strade ferrate italiane.

Art. 10.
Servizio postale e telegrafico.

Sotto riserva delle disposizioni di cui agli articoli 24 e 25 del trattato internazionale del 25 novembre 1895 fra la Svizzera e l'Italia per il traforo del Sempione, i servizi postale e telgrafico, come anche l'impianto delle linee telegrafiche, sono sottoposti alle prescrizioni e godono degli stessi privilegi esistenti sulla Rete Mediterranea, come è stabilito nel Capitolato d'oneri annesso alla legge 27 aprile 1885, numero 3048, concernente l'esercizio della Rete Mediterranea, eccezione fatta del § 4 dello articolo 50 soppresso, e sotto riserva delle modificazioni che, in virtù del § 12 dello stesso articolo, vi sono state o vi saranno introdotte, in seguito ai risultati della esperienza e dello sviluppo progressivo del servizio delle poste.

Art. 11.
Corrispondenze e telegrammi di servizio.

La Compagnia non può trasportare gratuitamente che le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea, o delle linee della rete italiana con le quali essa fa servizio cumulativo. Egualmente non può trasmettere gratuitamente che i telegrammi relativi al servizio della sua rete.

Art. 12.
Riduzione delle tasse di trasporto in caso di prezzi eccessivi.

Quando le derrate alimentari sono eccezionalmente care, la Compagnia è obbligata a stabilire temporaneamente una tariffa speciale ridotta pel trasporto dei grani, farine, legumi, patate, ecc. Le condizioni di questa tariffa sono stabilite dal ministro dei lavori pubblici, sentita previamente la Compagnia.

Art. 13.
Fondi speciali — Casse di soccorso.

La Compagnia è tenuta ad alimentare convenientemente un fondo di rinnovamento. Essa è ugualmente obbligata a creare, per il personale, una Cassa di soccorso e una Cassa per i malati, sia durante il periodo d'esecuzione dei lavori, sia durante il periodo dell'esercizio Le disposizioni particolari, da emettersi al riguardo, sono sottoposte all'approvazione del ministro dei lavori pubblici.

Art. 14.
Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.

Il personale non tecnico adibito all'esercizio della linea deve essere composto, per un terzo almeno, da militari o da volontari italiani in congedo, purchè, beninteso, essi abbiano l'età voluta, nonchè le qualità morali e le attitudini fisiche necessarie.

Durante la costruzione della linea, la Compagnia deve parimenti impiegare un equo numero di sudditi italiani.

Art. 15.
Decadenza dalla concessione.

Se il termine pel principio e la fine dei lavori non fosse osservato, la Compagnia potrebbe, salvo i casi di forza maggiore, debitamente constatati, essere dichiarata decaduta dalla concessione, e si procederebbe ad una nuova aggiudicazione a norma degli articoli 252, 253 e 254 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici G. SARACCO. — *Il Ministro delle finanze* P. BOSELLI.

Il Ministro del tesoro
SIDNEY SONNINO.

I rappresentanti della Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione:

RUCHONNET.
G. DUMUR.
VINCENZO LONGHI, *testimonio.*
ANTONIO CALABRIA, *idem.*

L'Ispettore Capo Sezione
delegato alla stipulazione dei contratti delle ferrovie
GIUSEPPE NASI.

Per copia conforme *L'Ispettore Capo Sezione*: G. NASI.

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 537103 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale (corrispondente al N. 141806 della soppressa Direzione di Torino) per L. 300, al nome di *Cornuto* Carlo fu Giuseppe, domiciliato in Casale, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a *Cormuto* Carlo fu Giuseppe, domiciliato in Casale, vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 15 agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 493124 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale (corrispondente al N. 103824 della soppressa Direzione di Torino) per L. 500, al nome di *Danna* Gustavo-Alfonso, fu Giacomo, minore, sotto l'amministrazione della di lui madre Massa Adele, domiciliato in Torino, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a *Dana* Gustavo-Alfonso, fu Giacomo, ut. sopra, vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 15 agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0 cioè: N. 1156758 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 300, al nome di Cavaliere Lia fu *Francesco*, nubile, domiciliata a Maratea (Potenza), fu così intestata per errore oc-

corso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Cavaliere Lia fu *Salvatore*, nubile, domiciliata a Maratea, vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 15 agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 957032 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 515, al nome di Bibollet *Carlo* fu Pietro, minore sotto la tutela di Tamagnone Giovanni fu Lorenzo, domiciliato in Torino, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Bibollet *Luigi* Giuseppe Carlo fu Pietro, minore ecc., come sopra, vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 1° agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che le rendite seguenti del Consolidato 5 0[0 cioè:

1° N. 1066757 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 1150, al nome di Montalenti Amelia di Antonio, moglie di Maciachini Augusto, con annotazione di vincolo dotale e usufrutto vitalizio al signor Montolenti *Antonio* fu Giuseppe, ecc.;

2° N. 1066849 per L. 1150, al nome di Montolenti Fanny di *Antonio* moglie di Brignoni Giuseppe con annotazione come sopra, furono così intestate e vincolate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi rispettivamente ad Amelia e Fanny Montolenti di *Cesare-Antonio* e vincolarsi come dote delle rispettive titolari e per l'usufrutto vitalizio a favore di Montolenti *Cesare-Antonio* fu Giuseppe, vero usufruttuario delle rendite stesse.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 1° agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 776884 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 40, al nome di De Caroli Federico fu Guglielmo, minore sotto la patria potestà della madre Anna Maria Savio, moglie in seconde nozze di Oldera Bartolomeo, domiciliato in Savona (Genova), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a De Caroli Giuseppe Luigi *Federico* fu Guglielmo ecc., come sopra, vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 2 agosto 1898.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che le rendite seguenti del Consolidato 5 0[0 cioè: 1° N. 960515 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 30, al nome di Villa *Amedeo, Guido, Ettore*, Bice ed Ugo fu Luigi, minori, sotto la patria potestà della madre Colombo Ester di Tommaso;

2° N. 921758 per L. 75, al nome di Villa *Amedeo, Guido* ed *Ettore* fu Luigi, minori etc. come sopra;

3° N. 979741 per L. 10, al nome di Villa Amedeo fu Luigi;

4° N. 979740 per L. 40, al nome di Villa Guido, Ettore, Bice ed Ugo fu Luigi, minori... etc., come sopra, furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi: la 1ª a Villa *Pietro-Amedeo, Pietro-Tomaso-Guido* e *Pietro-Ettore*, Bice ed Ugo fu Luigi etc., (come sopra);

la 2ª a Villa *Pietro-Amedeo, Pietro-Tomaso-Guido* e *Pietro-Ettore* fu Luigi, etc.;

la 3ª a Villa *Pietro-Amedeo* fu Luigi etc.;

la 4ª a Villa *Pietro-Tomaso-Guido, Pietro-Ettore*, Bice ed Ugo fu Luigi, etc, veri proprietari delle rendite stesse.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 23 luglio 1898.

Il Direttore Generale
MANCIOLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0 cioè: N. 1.136339 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 20, al nome di Pesenti Eugenio, Marcello, Umberto, Alessandro, Francesco, Amalia e *Clotilde* fu Amilcare, minori, sotto la patria potestà della madre Caffi Clotilde di Emanuele, vedova Pesenti, domiciliati in Bergamo – in parti uguali –, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Pesenti Eugenio, Marcello, Umberto, Alessandro, Francesco, Amalia e VITTORIA fu Amilcare, minori, sotto la patria potestà della madre Caffi Clotilde di Emanuele, vedova Pesenti, domiciliati in Bergamo – in parti uguali – veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 25 luglio 1898.

Il Direttore Generale
MANCIOLI.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

DIVISIONE INDUSTRIA E COMMERCIO

Media dei corsi del Consolidato a contanti nelle varie Borse del Regno, calcolata in conformità del R. Decreto 30 dicembre 1897 N. 544.

13 agosto 1898.

		Con godimento in corso	Senza cedola
		Lire	Lire
Consolidato.	5 % *lordo*	99.25 3/4	97.25 3/4
	4 1/2 % *netto*	107.86 1/4	106.73 3/4
	4 % *netto*	99.12	97.12
	3 % *lordo*	63.03 3/8	61.83 3/8

ERRATA-CORRIGE. — Nel bollettino del corso medio del consolidato a contanti del giorno 10 corrente, pubblicato nel n. 186, il consolidato 5 0/0 lordo con godimento in corso, fu, per errore di stampa, segnato in L. 98,28 7/8; ritengasi corretto in L. 99,28 7/8.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Il nostro Ambasciatore a Washington, sig. G. Cambon — dice il *Temps* — riceve numerose felicitazioni per il modo con cui ha saputo condurre a buon fine l'opera dei preliminari di pace.

Dopo la firma del protocollo, il Presidente, sig. Mac-Kinley, rivolta la parola all'Ambasciatore, si espresse in questi termini:

« Desidero di testimoniare la mia soddisfazione alla Francia che ha esercitato i suoi buoni uffici per porre un termine alla guerra e, nello stesso tempo, esprimervi quanto apprezzi la vostra cordiale cooperazione ».

Il sig. Cambon rispose:

« Sono estremamente soddisfatto che la pace si stata fatta, e che i miei sforzi disinteressati abbiano contribuito a produrre questo grande risultato. Sarà sempre l'onore della mia carriera di aver cooperato col Presidente degli Stati Uniti all'opera del ristabilimento della pace tra due Potenze che sono, l'una e l'altra, amiche della Francia ».

* * *

L'ufficioso *Correo* di Madrid dice che le Filippine saranno, per ogni riguardo, il punto capitale dei lavori diplomatici dei due Paesi e che la vaga formula della clausola del protocollo concernente quell'arcipelago proviene forse dal fatto che il Governo americano stesso, per ragioni di politica interna o per considerazioni internazionali, non si è ancora formato un criterio fisso definitivo in proposito.

* * *

Diamo un sunto più largo della risposta fatta alla Camera dei Comuni dal ministro Balfour ai capi dell'opposizione sulle concessioni che la China va facendo alle varie Potenze europee.

« Mi duole, disse il sig. Balfour, che il sig. Curzon sia impedito da lieve indisposizione, e che io perciò sia chiamato così all'improvviso a rispondere in sua vece alle molte interpellanze sopra questioni tanto scabrose. Questa sarebbe stata l'ultima volta che sir George Curzon avrebbe parlato alla Camera prima della sua partenza per Madras, ove Sua Maestà l'ha rivestito dell'alta carica di Vice-Re dell'India. (Vive approvazioni).

« In quanto alla partecipazione delle altre Potenze d'Europa nei commerci dell'Estremo Oriente, i quali finora si trovavano esclusivamente nelle nostre mani, essa è dovuta allo sviluppo delle industrie in Russia, in Francia ed in Germania. Noi dobbiamo combattere la loro concorrenza sul campo industriale, guarentendoci nello stesso tempo da qualsiasi tentativo, da parte di queste, d'imporre alla China dazi più elevati sui nostri prodotti.

« Dal *Blue Book*, presentato oggi alla Camera, si rileva che tanto la Russia, quanto la Germania, si sono formalmente impegnate di non elevare i dazi d'introduzione nella China.

« In quanto alle concessioni ferroviarie fatte dal Governo chinese ad altre Potenze, queste non riguardano punto i territori neutralizzati dal trattato di Tientsin, che rimane intatto, e che nessuno ha tentato d'infrangere.

« Due vie politiche si presentavano alla nostra scelta, cioè quella delle « porte aperte » e quella delle « sfere d'influenza ». Non credo che quest'ultima sia raccomandabile. Nessun governo inglese l'avrebbe seguita, poichè essa avrebbe sfasciato l'impero chinese. Rimaneva la politica che sir Goschen chiamò delle « porte aperte ».

« Infatti noi dobbiamo avere in China gli stessi diritti d'introdurre e trasportare merci, accordati alla Francia, alla Germania e alla Russia. Nel trattato russo-chinese, relativo alle ferrovie della Manciuria, non v'è alcuna infrazione al trattato di Tientsin — nè esclusione di merci inglesi, nè diversità di tariffe — il trattato russo-chinese è una copia esatta del nostro.

« Non v'è dunque, o signori, alcun motivo di trarre delle conclusioni pessimiste. Noi abbiamo la parte del leone nelle concessioni chinesi e possiamo esserne contenti. »

* * *

L'ufficioso *Journal de Saint-Pétersbourg*, accennando ai commenti della stampa inglese relativamente alla China, dice che il Governo russo ha intenzione di conservare i vantaggi recentemente ottenutivi, ma di non fare punto nuovi acquisti nell'Estremo Oriente. Esso è lungi dal voler pregiudicare gli interessi economici delle altre Potenze, quindi neppure quelli dell'Inghilterra.

* * *

Si telegrafa da Alessandria 13 agosto, all'*Agenzia Havas*, che un colonnello inglese ha dichiarato in una conversazione che Kartum non è che il primo obbiettivo della spedizione anglo-egiziana. Ondurmann servirà di base alle cannoniere per una seconda spedizione importante fino a Sobat ed al Bahr-el Gazel di cui si prenderà possesso effettivo.

Il cinquantenario della difesa del Cadore

Ieri l'altro a Pieve di Cadore vi fu la solenne commemorazione della gloriosa difesa fatta nel 1848 contro gli austriaci.

Alle ore 10, si formò un corteo composto del Sindaco, dei Rappresentanti della città di Venezia, colle bandiere decorate al valore militare di Venezia e del Cadore, dei Reduci e Veterani Cadorini e del resto del Veneto con bandiere, delle Associazioni operaie, della Società dei Pompieri, del Prefetto di Belluno, rappresentante il Presidente del Consiglio, onorevole generale Pelloux, del generale Conti-Vecchi, rappresentante il Ministro della Guerra, onorevole generale di San Marzano, dell'onorevole Zanardelli, dell'onorevole senatore Pellegrini, degli onorevoli deputati Paganini, Clementini, Vendramini, Schiratti, Massimini, Castiglione, Cavalli, Pavia, Alessio, Facheris, Aggio e Veronese, del Procuratore Generale e del Presidente della Corte d'Appello di Venezia, del Pre-

sidente e del Procuratore del Re del Tribunale di Belluno, dei Presidenti del Consiglio provinciale e della Deputazione provinciale di Belluno, del Sindaco di Belluno, del comm. Fantoni per il Sindaco di Vicenza, del Sindaco e dell'Assessore di Noale, dei Sindaci di Udine, Treviso, Longarone e Zoldo, di tutti gli altri Sindaci del Cadore e delle altre autorità civili e militari.

Grande folla assisteva, dalla Casa Coletti fino a piazza Tiziano, al passagio del corteo acclamato vivamente.

L'onorevole Zanardelli, accolto da lunghe ovazioni, salì alla tribuna eretta in piazza Tiziano e, presentato dal Sindaco di Pieve, fece la commemorazione della difesa del Cadore del 1848, pronunziando un eloquente discorso del quale l'*Agenzia Stefani* ci comunica il seguente sunto:

« SIGNORI !

Dopo trentadue anni, tutto ancora coll'animo ai giorni che per voi compirono il supremo voto dei secoli, io mi trovo novellamente nelle vostre terre ospitali. Ed esulto di questo ritorno, perchè io pure annovero tra le più care ricordanze della mia vita quelle del tempo nel quale ebbi il mandato d'iniziare in questa provincia il regime della libertà, e reputo veramente felice l'occasione di esprimervi la mia gratitudine per la vostra assidua benevolenza, mentre io sento sempre l'orgoglio dei liberi suffragi, mercè i quali, nella prima elezione parlamentare seguita dopo che era cessato il mio ufficio di governo fra voi, mi avete nominato vostro rappresentante fra i rappresentanti d'Italia.

Ed esulto del pari, perchè memore delle vostre glorie del 1848, sono altero di celebrarne il 50° anniversario.

Nel saluto che io rivolsi a questa Provincia, quando il 19 agosto 1866 in nome di Re Vittorio Emanuele venni fra voi auspice della liberazione dallo straniero, io rammentai che « i figli di questa terra gagliarda furono in tutte le lotte nazionali primi ai cimenti, ultimi alle resistenze ». E così scrivendo io pensavo agli eroismi della vostra difesa, della quale, visitando poi le vostre terre da Termine ad Auronzo e Candide, dal Pelmo al Peralba, vidi i campi delle battaglie dagli stessi attori a me eloquentemente narrate, e fui testimonio del giubilo con cui, salutando con immenso entusiasmo la nazionale liberazione, sentivate infine vendicata la gloriosa caduta del giugno 1848 ».

Parla assai ampiamente dei caratteri prominenti delle rivoluzioni del 1848, e poscia dei fasti principali della guerra veneta di quell'anno, la quale lasciò ai posteri ricco e indimenticabile retaggio di gesta gloriose. Ricorda le epiche difese di Vicenza, di Treviso, di Osopo, di cui accenna i più importanti episodî; rievoca la eroica lotta per la quale Venezia perdurò ultima combattente in Italia e, con imperterrita costanza, con indomabile energia, col più magnanimo slancio di abnegazione, alla fame sola permise di essere della inespugnata città terribile vincitrice, ma unicamente allorquando non eravi più un giorno di nutrimento qualsiasi pe' suoi difensori.

Ma in mezzo a tante pagine gloriose della guerra veneta, gloriosissima fu quella combattuta dal belligero popolo del Cadore, che splendidamente con l'eroico verso il Carducci ha celebrato mandando per la penisola sull'ali del canto la gloria della sua immortale difesa.

Ricorda d'aver chiesto nel 1866, quale Commissario del Re in provincia di Belluno, che venisse, come a Venezia ed a Vicenza, concessa la medaglia d'oro pel valore militare anche alla bandiera cadorina.

Disse allora, e adesso che di tale medaglia la città di Pieve venne insignita tanto più volentieri ripete, che se confronti in tanta virtù fossero possibili, guardando alle cittadinanze la cui bandiera venne fregiata, le gesta delle genti cadorine, ancora più specialmente degne di civica corona potrebbero considerarsi, perchè la loro difesa è esclusivamente dovuta al cuore ed al braccio di quelli alpigiani senza alcun soccorso di milizie regolari od irregolari che non appartenessero alla comunità cadorina.

E nato veramente per una tale lotta era il popolo di questo paese, il cui cuore è forte come le rupi delle sue Alpi, alto come le aguglie dei monti che qui lanciansi ne' cieli, la cui immacolata fedeltà all'onore, al diritto, al dovere, alla patria adorata è perpetua come l'intatta e raggiante superficie dei suoi eterni ghiacciai.

Parla dell'antica fedeltà del Cadore alla Repubblica Veneta che inscrisse i Cadorini nel suo libro d'oro. Ricorda le pugne ostinate e vittoriose sostenute dal Cadore contro l'Imperatore Massimiliano nel 1508 e poi nel 1509 e nel 1511, dopochè a istigazione di Papa Giulio II fu stretta a Cambrai la sciagurata lega di tutta Europa contro la Repubblica Veneta.

In appresso per secoli il Cadore visse la vita della Repubblica, e di Venezia seguì le sorti nel 1848 risorgendo con essa pieno di entusiasmo, festante, chiamato a dimostrare a quali gesta prodigiose sappiano dare impulso la carità della patria, la religione della libertà.

Quando nell'aprile di quell'anno il generale Nugent aveva deciso l'occupazione del Cadore, i Cadorini con ostinata insistenza aveano chiesto al Governo di Venezia armi, armi ed armi; in tutto aveva potuto ottenere quattrocento fucili, cinque cannoni e duemila libbre di polvere. Ma insieme il Governo di Venezia avea loro mandato un capo incomparabile, un capo che valeva legioni, il cui nome di eroe e di martire merita d'essere inciso a caratteri di fiamma nella storia d'Italia: Pietro Fortunato Calvi.

Dice come il fuoco del patriottismo e i battaglieri propositi fossero già stati avvivati in quelle gagliarde popolazioni dall'opera di eletti cittadini e principalmente da Massimo Coletti. Nominato il Comitato di difesa, e costituiti cinque corpi franchi di appena quattrocento militi complessivamente, i soli che si potessero armare con fucili da guerra, ciò non impedì la leva in massa della popolazione, la quale, od armata di lancie, di falci, di forche, di spiedi e di qualche fucile da caccia, o anche inerme, dai dirupi e coi macigni, conquide e fulmina i reggimenti stranieri.

Era uno slancio universale, un'esplosione di prodezza eroica, una frenesia di civismo; era la fie a virtù degli avi che spronava i nipoti, era la voce della patria che faceva tacere ogni altra voce, faceva abbandonare la coltura dei campi, interrompere tutti i lavori: non si pensava più che a combattere; erano cessati non solo i delitti, ma tutti i litigi, tutte le gare private, poichè la carità della patria aveva suscitato in tutti l'inestinguibile scintilla del buono e del grande.

Ricorda partitamente gli episodii di quella gloriosa difesa: i combattimenti del maggio a Chiapuzza, ad Oltrechiusa, al Ponte del Tedesco, a Rivalgo dove le *terribili batterie di sassi*, come le chiama un istoriografo militare tedesco, compiono mirabilmente e vittoriosamente il loro ufficio, costringendo i battaglioni austriaci a una vertiginosa fuga fino a Belluno, dove protestano di non voler più essere condotti a combattere contro i macigni; accenna alle sconfitte fatte soffrire dai Cadorini al nemico alla Chiusa, in Calalzo, al Passo della Morte, dove pochi fucilieri fecero ritirare migliaia d'austriaci muniti di poderosa artiglieria.

Si sofferma poi a dire del più glorioso giorno delle cadorine battaglie, il 23 maggio, quando i Cadorini coi soli loro quattrocento fucilieri dei corpi franchi e col popolo irrompente con ogni altra arma, dalle ronche alle pietre, guidati alla pugna dal Calvi, con una triplice battaglia e una triplice vittoria, sul basso Piave, nella valle del Boite e in quella del Rindemera sbaragliano le formidabili forze nemiche, sebbene già ammaestrate dai precedenti combattimenti a quel genere di lotta e apparecchiate a quella giornata con meditati ordinamenti. Ultima gioia, perchè

nessun altro sforzo era possibile: il nemico irrompeva da ogni varco, sboccava da ogni sentiero e non potevano essere ovunque i quattrocento militi che da quaranta giorni resistevano in pugne smisuratamente ineguali: Calvi centuplicavasi, ma non valsero gli ultimi disperati combattimenti di quel pugno d'eroi a rompere il cerchio di ferro che avviluppava da tutte le parti il Cadore: la sera del 4 giugno Calvi scioglieva i Corpi franchi e mentre i Cadorini rifugiavansi sugli alti monti col lutto nell'animo per l'indipendenza novellamente perduta, egli per lungo calle, per fidi sentieri, recavasi colà dove ancora si poteva combattere per la patria, a Venezia, ed ivi guidava strenuamente i cacciatori delle Alpi.

Dopo la resa di Venezia, esule in Grecia, in Piemonte, nella Svizzera, si pose a tutti i più arditi cimenti pur di mantenere vivo il sacro fuoco contro il dominio straniero. E con un sacerdote patriota, Sebastiano Barozzi, nel 1853, andava preparando una nuova rivolta nel Cadore, ma, mentre recavasi là per dare esecuzione all'audace conato, fu spiato lungo la via, arrestato in un'osteria delle Valli Trentine e tradotto a Mantova, processato e condannato a morte. Dopo la condanna, con magnanimo sdegno respinse ogni consiglio di domanda di grazia: appena lettagli la capitale sentenza rivolse parole amiche al giudice che l'avea pronunciata: fu uno degli undici martiri di Belfiore, e nel giorno in cui fu condotto al supplizio, mentre tutti vedea mesti d'intorno a lui, egli s'avviava al palco di morte ilare e sereno.

Certamente più bello sarebbe stato morire in uno degli eroici combattimenti cadorini, fra l'ebbrezza della polvere e il fulgore degli acciari, anzichè perire per mano del carnefice, dandogli il collo per l'atroce capestro; ma al martire fu corona di nuova grandezza la calma con cui, senza impallidire, guardò l'albero del patibolo che divenne sua gloria e sua immortalità.

Ricorda come le tradizioni dell'antico valore cadorino abbiano avuto conferma nel 1866, quando, alcuni giovani animosi, Carlo Tivaroni, Carlo Vittorelli, Giuseppe Giacomelli, Luigi Galeazzi, formarono bande di volontari di cui a Giuseppe Guarneri fu attribuito il comando ed ai quali, dopo l'eroico combattimento di Treponti contro gli Austriaci, entrati di sorpresa nel Cadore, Garibaldi inviava un saluto di plauso, felicitandoli d'avere « mantenuto i gloriosi ricordi del 1848, epoca memoranda in cui le montagne del Cadore furono il sacro asilo dell'onore italiano ».

E delle virtù semplici e tenaci di questo ferreo popolo, sicura scolta, prode e poderoso antiguardo dei nostri confini, sarebbe da augurarsi che tutta la nazione sapesse seguire l'esempio.

« Gli uomini che con tanta abnegazione subirono le prove che ho ricordato, conclude l'on. Zanardelli, avevano nel grado più eminente quelli alti pensieri, quei sentimenti generosi, quello spirito di sacrifizio dall'individuo agli scopi comuni di pubblico bene, senza cui nulla fondasi di grande nell'ordine sociale.

Se le generazioni infiacchiscono, se in alcune società vien meno la fiera virtù che produce la forza e grandezza delle nazioni questo può dirsi in molta parte dipenda da che quelle progenie e quelle società, per sorgere a libertà e ad indipendenza, non hanno abbastanza sofferto.

Anche la patria, come tutto ciò che l'uomo ha nella vita più caro, si ama per i sacrificii che costa.

Possa la scuola dell'avversità educarci a rinnovare colle austere virtù que' fatti gagliardi che qui ricordiamo ed onoriamo, ma che sarebbe vergogna fossero da parte nostra oggetto di vana ed infeconda ammirazione ».

Questo discorso venne spesso interrotto da frequenti ed entusiastici applausi e salutato, alla fine, con fragorose grida di: *Viva Zanardelli!*

Grande entusiasmo.

Alle ore 11, il generale Conti-Vecchi, ispettore degli alpini, in piazza Tiziano, di fronte al battaglione degli alpini schierato, ed alla presenza delle autorità e di gran folla, fregiò la bandiera del Cadore della medaglia d'oro al valore militare, fra calorosi applausi ed entusiastiche grida di: *Viva il Re!*

La musica intonò la Marcia reale, suonarono le campane e tuonarono le artiglierie.

A nome del Comitato, l'on. deputato Clementini, con brevi parole, fece la consegna della bandiera decorata al Sindaco di Pieve di Cadore, inneggiando al nobile e delicato pensiero avuto dal Re nel conferire l'altissima ed ambita onorificenza all'eroismo dei Cadorini. Le parole dell'on. Clementini furono accolte da applausi e da calorosi evviva al Re.

L'on. Clementini spedì telegrammi di circostanza al Presidente del Consiglio dei Ministri, on. generale Pelloux, e al Ministro della Guerra, on. generale di San Marzano.

Dopo applaudite parole dell'avv. De Bettin, si distribuirono le medaglie commemorative ai veterani cadorini.

Nella sera ebbe luogo un banchetto di 200 coperti in onore dell'on. Zanardelli e delle rappresentanze, convenute per la solenne commemorazione.

NOTIZIE VARIE

ITALIA

S. M. il Re, alle ore 19 di ieri l'altro, ossequiato dalle Autorità civili e militari, partì da Monza per orino, ove giunse alle ore 22,11.

Le società ginnastiche, colle loro bandiere e musica, attendevano alla stazione Sua Maestà che accolsero al suono della marcia reale e con calorose acclamazioni.

Grande folla era assiepata sul piazzale della stazione e lungo il percorso fino a piazza Reale, facendo una continua entusiastica dimostrazione al Re, che si affacciò al balcone del palazzo Reale a ringraziare.

S. M. il Re è partito stamane per Ceresole Reale.

Cambi doganali. — Il prezzo del cambio pei certificati di pagamento di dazi doganali è stato fissato per oggi, 16 agosto, a lire 107,75.

Il prezzo del cambio, che applicheranno le dogane del Regno nella settimana dal 16 a tutto il 21 agosto, per i daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti, è fissato in L. 107,60.

Elezione politica del 14. — *Collegio di Fossano* — Votazione di ballottaggio. — Il conte Falletti ebbe voti 1727, il generale Tarditi voti 1700.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

SAN JUAN (PORTO-RICO), 15. — Il Capitano Generale, Macias, si rifiuta di ricevere un parlamentare del generale Wilson, incaricato di comunicare agli Spagnuoli la cessazione delle ostilità.

KEY-WEST, 15. — La flottiglia degli Stati-Uniti comandata dal Commodoro Harwell, si avvicinò, ier l'altro, all'Avana. Il forte Morro le tirò 22 proiettili, dei quali uno colpì la nave *San Francisco*, distruggendo la cabina del Commodoro. La flottiglia si ritirò senza rispondere. Poscia il Commodoro Harwell spedì un parlamentare al Maresciallo Blanco.

CARTAGENA, 13. (*Ritardato*). — La risposta definitiva del Governo colombiano all' *ultimatum* italiano è qui attesa entro oggi.

L'ammiraglio Candiani sta prendendo le disposizioni per un'eventuale azione.

Regna qui una viva agitazione.

LONDRA, 16. — Un commerciante ricevette da Hong-Kong la notizia che giunse colà un dispaccio, il quale annunzia che gli Americani s'impadronirono di Manilla.

LISBONA, 16. — Il Ministero si è dimesso.

Il Re ha incaricato Josè Luiciao di comporre il nuovo Gabinetto.

NEW-YORK, 16. — L'Ambasciatore degli Stati-Uniti a Londra, Hay, ha accettato la carica di Segretario di Stato, in sostituzione di Day.

MADRID, 16. — Il Ministro degli Affari Esteri, duca Almodovar del Rio, è stato ufficialmente informato che il blocco dell'isola di Cuba è stato tolto.

La *Correspondencia de Espana* annunzia che Manilla si è arresa agli Americani.

CARTAGENA, 14. (*Ritardato*). — È giunta all'ammiraglio Candiani la definitiva risposta del Governo Colombiano.

Il Governo Colombiano accetta integralmente i tre punti dell'*ultimatum* che l'ammiraglio italiano aveva mantenuto anche dopo che il Governo Colombiano ebbe dichiarato di accettare il Lodo Cleveland e depositato per guarentigia sessantamila lire sterline a disposizione del Ministro degli Stati Uniti a Bogota.

I tre punti dell'*ultimatum*, accettati dal Governo Colombiano, sono i seguenti:

1. Riconoscimento formale ed assoluto del Lodo Cleveland.

2. Impegno di fare cessare entro otto mesi ogni molestia dai creditori della Ditta Cerruti, in conformità all'articolo 5 del Lodo.

3. Consegna immediata al Governo italiano di ventimila lire sterline, da servire sia come pegno dell'integrale esecuzione del Lodo, sia come guarentigia per il Governo italiano contro ogni effetto diretto o indiretto della ritardata esecuzione del Lodo.

La vertenza è così definita con piena soddisfazione del Governo italiano.

OSSERVAZIONI METEREOLOGICHE

fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano

Il dì 14 agosto 1898

Il barometro è ridotto allo zero. L'altezza della stazione è di metri 50,60.

Barometro a mezzodì. 755mm.2

Umidità relativa a mezzodì. 26

Vento a mezzodì . . . . NE moderato.

Cielo. . . . . nuvoloso.

Termometro centigrado. . . . . . . { Massimo 33.°6. / Minimo 21.°0.

Pioggia in 24 ore: mm. 0.0.

Li 14 agosto 1898:

In Europa bassa pressione in Turchia, 755 Costantinopoli; elevata sulla Russia; 776 Pietroburgo.

In Italia nelle 24 ore: barometro pressione ovunque diminuita fino a 2 mm. al Centro e S; temperatura in generale aumentata.

Stamane: cielo nuvoloso al N ed al S del continente, sereno altrove.

Barometro: 759 Lecce; 760 Napoli, Messina; 763 Verona, Genova, Sassari; 764 Belluno, Milano, Torino.

Probabilità: venti deboli a freschi settentrionali; cielo generalmente sereno.

BOLLETTINO METEORICO

DELL'UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 14 agosto 1898.

STAZIONI	STATO DEL CIELO ore 7	STATO DEL MARE ore 7	Temperatura Massima nelle 24 ore preceden.	Temperatura Minima nelle 24 ore preceden.
Porto Maurizio	—	—	—	—
Genova	coperto	calmo	28 7	23 2
Massa Carrara	—	—	—	—
Cuneo	3/4 coperto	—	29 0	17 6
Torino	3/4 coperto	—	29 9	18 5
Alessandria	coperto	—	31 0	14 5
Novara	—	—	—	—
Domodossola	sereno	—	29 8	18 0
Pavia	sereno	—	32 4	15 0
Milano	1/4 coperto	—	32 4	18 4
Sondrio	1/4 coperto	—	23 4	16 9
Bergamo	1/4 coperto	—	28 8	21 5
Brescia	sereno	—	31 4	17 8
Cremona	1/4 coperto	—	32 6	20 0
Mantova	1/4 coperto	—	30 0	21 6
Verona	sereno	—	32 1	21 9
Belluno	1/4 coperto	—	29 7	17 6
Udine	1/4 coperto	—	31 6	19 0
Treviso	3/4 coperto	—	32 4	23 4
Venezia	1/2 coperto	calmo	30 0	21 2
Padova	1/2 coperto	—	29 7	20 0
Rovigo	sereno	—	32 0	19 0
Piacenza	1/4 coperto	—	29 4	18 8
Parma	1/2 coperto	—	32 8	20 0
Reggio Emilia	1/2 coperto	—	30 2	20 2
Modena	1/2 coperto	—	30 0	19 9
Ferrara	1/4 coperto	—	29 8	20 2
Bologna	1/4 coperto	—	28 9	20 4
Ravenna	1/2 coperto	—	31 0	18 1
Forlì	sereno	—	28 9	18 2
Pesaro	sereno	legg. mosso	27 0	18 0
Ancona	sereno	mosso	26 3	22 0
Urbino	1/4 coperto	—	25 1	17 0
Macerata	sereno	—	24 9	20 2
Ascoli Piceno	1/2 coperto	—	27 0	20 5
Perugia	sereno	—	26 0	19 4
Camerino	1/2 coperto	—	22 7	16 8
Lucca	1/2 coperto	—	30 6	17 0
Pisa	3/4 coperto	—	30 8	15 1
Livorno	1/2 coperto	calmo	29 0	19 8
Firenze	sereno	—	30 8	17 3
Arezzo	sereno	—	29 2	19 5
Siena	1/4 coperto	—	28 3	20 2
Grosseto	1/4 coperto	—	33 1	18 4
Roma	sereno	—	31 8	21 0
Teramo	1/4 coperto	—	27 1	20 1
Chieti	caligine	—	25 2	15 0
Aquila	coperto	—	25 5	17 9
Agnone	sereno	—	22 0	17 0
Foggia	1/4 coperto	—	28 6	19 2
Bari	1/4 coperto	calmo	25 8	21 7
Lecce	sereno	—	26 6	20 4
Caserta	1/4 coperto	—	30 3	18 4
Napoli	sereno	calmo	27 5	20 9
Benevento	1/4 coperto	—	23 0	19 9
Avellino	1/2 coperto	—	26 8	19 0
Caggiano	1/2 coperto	—	23 5	13 1
Potenza	1/2 coperto	—	22 4	11 3
Cosenza	—	—	—	—
Tiriolo	3/4 coperto	—	20 9	13 2
Reggio Calabria	3/4 coperto	legg. mosso	26 1	23 0
Trapani	coperto	calmo	26 0	23 4
Palermo	sereno	calmo	31 4	17 0
Porto Empedocle	sereno	calmo	30 0	19 0
Caltanissetta	sereno	—	25 6	14 8
Messina	1/2 coperto	calmo	28 0	23 8
Catania	1/4 coperto	calmo	27 6	20 8
Siracusa	1/4 coperto	legg. mosso	29 1	20 7
Cagliari	sereno	legg. mosso	31 5	18 5
Sassari	1/4 coperto	—	26 3	18 1

Direttore: Avv. Giovanni Piacentini. Tipografia delle Mantellate *Gerente responsabile:* Tumino Raffaele.